

APERÇUS HISTORIQUES

SUR LES

VOIES DE TERRE

PAR

PONS

AGENT VOYER D'ARRONDISSEMENT,
OFFICIER D'ACADÉMIE

PARIS (VI^e)

H. DUNOD ET E. PINAT, ÉDITEURS 625.7 (09)

49, Quai des Grands-Augustins, 49

—
1908

Droits de traduction et de reproduction réservés

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

PÉRIODE ANTÉRIEURE A LA CHUTE DE L'EMPIRE ROMAIN

Assyrie. — Égypte. — Grèce : voie Eleusienne. — Voies primitives de la Gaule. — Empire romain : voie Appienne, voie Aurélienne, voie Flaminienne, voie Emilienne, voie Domitienne. — Création des courriers de l'Empire par Auguste. — Principales artères du réseau gallo-romain. — Voies secondaires du Midi de la Gaule. — Carte de Peutinger et *Itinéraire* d'Antonin. — Aperçu sur la législation et l'administration romaines en matière de voirie : loi des Douze Tables, droits de péage. — Division des voies romaines : leur largeur, leur caractère, leur tracé. — Exemples de grands travaux exécutés par les Romains. — Constitution et dimensions des voies romaines. — Exemples de sondages opérés dans ces chaussées. — Découverte de voies romaines à Timgad, près de Batna. — Chaussées de Brunehaut. — Grands ponts construits par les Romains. — Edifices en bordure des grands chemins : mille d'or, bornes milliaires, hermès, mutatio, mansio. — Véhicules en usage chez les Romains. — Main-d'œuvre et ressources consacrées par les Romains aux travaux des chemins. 5

DEUXIÈME PARTIE

PÉRIODE COMPRISE ENTRE LA CHUTE DE L'EMPIRE ROMAIN ET L'AVÈNEMENT DE HENRI IV

État de la viabilité à la chute de l'Empire romain. — Loi de Dagobert. — Capitulaires de Charlemagne, de Louis le Débonnaire, de Charles le Chauve. — Constitution du régime féodal : anéantissement du commerce et des voies de communication, droits de péage, de pontage, de barrage, etc. ; corvée. — Au XI^e et au XII^e siècle, les croisades, les pèlerinages, les foires font renaître l'activité voyageuse. — Ce qu'était la voirie de Paris au XI^e siècle. — Philippe-Auguste prescrit le pavage des rues de la capitale. — Construction

de nombreux ponts au XIII^e et au XIV^e siècle : Les Frères Pontifes. — Voitures en usage au XIII^e et au XIV^e siècle. — Ordonnances de Philippe le Bel et de Jean le Bon. — Abandon des chemins pendant la guerre de Cent Ans. — Comment s'effectuait le transport des correspondances, jusque vers le milieu du XV^e siècle. — Institution du service des postes sous Louis XI; édit de Doullens du 19 juin 1464. — Attributions des Trésoriers de France en matière de voirie. — Les carrosses au XVI^e siècle. — Création des généralités. — Guide des chemins de France, de Charles Estienne. — Déclaration du roi Henri II, du 19 janvier 1552, prescrivant les plantations sur routes. — Construction du grand chemin d'Orléans. — Ordonnance de Blois de mai 1579. — État de la viabilité à la fin du XVI^e siècle 31

TROISIÈME PARTIE

XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES JUSQU'À LA RÉVOLUTION DE 1789

Suppression des bureaux des Trésoriers de France et édit de mai 1599 qui crée l'office de Grand-Voyer : Sully, grand-voyer de France. — Edit de décembre 1607. — Etat de la viabilité à la fin du règne de Henri IV. — Première concession de voitures publiques, du genre omnibus, en 1672. — Le carrosse à cinq sols. — Création et attributions des commissaires des ponts et chaussées. — Mesures d'organisation dues à Colbert. — Application de la corvée aux travaux des chemins. — Emploi des troupes dans l'exécution des travaux publics sous Louis XIV. — Arrêt du Conseil du 28 avril 1671. — Etat de la viabilité à la fin du règne de Louis XIV. — Liste générale des routes de poste, en 1707. — Arrêt du Conseil du 26 mai 1705. — Organisation du corps des Ponts et Chaussées en 1716. — Arrêt du 3 mai 1720. — Arrêt du 6 février 1776. — Déclaration du roi du 14 novembre 1724 relative au roulage. — Arrêt du 18 novembre 1781. — Origine de la corvée dite royale. — Critiques de la corvée. — Turgot : édit de mars 1776, suppression de la corvée; chute de Turgot. — Rétablissement de la corvée et suppression définitive par la déclaration du roi de juin 1787. — OEuvre de la corvée. — Construction de nombreux chemins dans les Cévennes. — Trudaine : création de l'École des Ponts et Chaussées. — Circulaire de Turgot aux intendants pour l'établissement et la régie des ateliers de charité. — Trésaguet : sa méthode de construction et d'entretien des chaussées. — État de la viabilité à la fin du XVIII^e siècle. — Principaux ponts construits au XVIII^e siècle 46

QUATRIÈME PARTIE

FIN DU XVIII^e SIÈCLE, XIX^e SIÈCLE ET PÉRIODE CONTEMPORAINE

Loi du 18 décembre 1789. — Loi rurale du 6 octobre 1791. — Loi du 28 février 1805. — Décret du 16 décembre 1811 : institution des routes départementales. — Mesures diverses relatives au roulage. — Établissement de la taxe d'entretien et des barrières. — Loi du

24 avril 1806 : suppression de la taxe d'entretien, taxe sur le sel. — Œuvre de Napoléon au point de vue de la viabilité : route du Simplon. — Création d'un service d'omnibus à Bordeaux et à Paris. — Etat des routes en Angleterre au commencement du XIX^e siècle. — Mac Adam : sa doctrine. — Loi du 28 juillet 1824 : ses lacunes. — Loi du 21 mai 1836 : organisation du service vicinal. — Loi du 30 mai 1851 et décret du 10 août 1852, sur la police du roulage. — Arrêté du 29 février 1896, sur la circulation des vélocipèdes. — Décrets du 10 mars 1899 et du 10 septembre 1901 relatifs à la circulation des automobiles. — Application du cylindre compresseur à la construction des chaussées, dans les premières années du XIX^e siècle. — Circulaire ministérielle du 25 avril 1839 sur les méthodes à suivre pour la réparation des chaussées. — Nombreux ponts suspendus construits pendant la première moitié du XIX^e siècle. — Progrès accomplis de 1831 à 1848. — Lois des 11 juillet 1868, 12 avril 1879, 12 mars 1880. — Statistique des voies de terre. — Etat des principaux ouvrages d'art construits sur les chemins vicinaux, depuis 1881, avec le concours de l'Etat. — Péages : loi du 30 juillet 1880, ses résultats. — Etat des ponts à péage existant en France en 1880. — Chemins ruraux : loi du 20 août 1881, ses résultats. — Prestations : tentative de suppression en 1848, loi du 31 mars 1903. — Application de la traction mécanique aux transports sur les voies de terre : conséquences de ce nouveau mode de locomotion, la lutte contre la poussière. — Le problème de la chaussée : solutions proposées et expériences faites. — Le « Congrès international de la route » 88